VII kadencja



KANCELARIA SEJMU
Biuro Komisji Sejmowych

PEŁNY ZAPIS PRZEBIEGU POSIEDZENIA

- **Komisji Infrastruktury (nr 209)**
- **Komisji Polityki Społecznej i Rodziny (nr 143)**

z dnia 12 grudnia 2013 r.

Pełny zapis przebiegu posiedzenia

Komisji Infrastruktury (nr 209)

Komisji Polityki Społecznej i Rodziny (nr 143)

12 grudnia 2013 r.

Komisje Infrastruktury oraz Polityki Społecznej i Rodziny, obradujące pod przewodnictwem posła **Sławomira Piechoty (PO)**, przewodniczącego Komisji Polityki Społecznej i Rodziny, rozpatrzyły:

– odpowiedź Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej na dezyderat nr 1/7 w sprawie praw osób niepełnosprawnych jako uczestników ruch drogowego.

W posiedzeniu udział wzięli: **Zbigniew Rynasiewicz** sekretarz stanu w Ministerstwie Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej wraz ze współpracownikami, **Krzysztof Kosiński** zastępca dyrektora Biura Pełnomocnika Rządu do Spraw Osób Niepełnosprawnych w Ministerstwie Pracy i Polityki Społecznej oraz **Anna Woźniak-Szymańska** prezes Związku Niewidomych.

W posiedzeniu udział wzięli pracownicy Kancelarii Sejmu: **Jolanta Misiak**, **Elżbieta Przybylska**, **Brygida Śliwka** – z sekretariatów Komisji w Biurze Komisji Sejmowych; **Krzysztof Pater** stały doradca Komisji.

Przewodniczący poseł Sławomir Piechota (PO):

Witam. Szanowni państwo, otwieram wspólne posiedzenie Komisji Polityki Społecznej i Rodziny oraz Komisji Infrastruktury. W projekcie porządku tego posiedzenia mamy rozpatrzenie odpowiedzi Ministra Transportu Budownictwa i Gospodarki Morskiej na dezyderat nr 7/1 w sprawie praw osób niepełnosprawnych jako uczestników ruchu drogowego. Przypomnę, że nasze komisje na wspólnym posiedzeniu w dniu 28 sierpnia zapoznały się z informacjami o utrudnieniach, jakie osoby niepełnosprawne napotykają w życiu codziennym jako uczestnicy ruchu drogowego. Te informacje przedstawiła Podkomisja nadzwyczajna, powołana do rozpatrzenia projektu ustawy o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz ustawy – Kodeks wykroczeń. Komisje w toku dyskusji uznały, że rozwiązanie problemów, które zostały zidentyfikowane i wyartykułowane, jest możliwe bez zmian ustawowych, natomiast wymaga odpowiednich korekt w aktach wykonawczych, co jest w kompetencjach rządu i ministrów.

Komisje uznały, że obecne przepisy wymagają, we współpracy z organizacjami zrzeszającymi osoby niewidome lub działającymi na rzecz osób niepełnosprawnych, zmiany m. in. poprzez ujednolicenie w całym kraju rodzaju dźwięku emitowanego na przejściach dla pieszych w tych samych sytuacjach drogowych. Chodzi o zdecydowane zawężenie parametrów dźwięku, jaki może być emitowany, precyzyjne określenie parametrów związanych z ukierunkowaniem dźwięku emitowanego przez sygnalizatory akustyczne, określenie zasad minimalnego czasu, jaki na konkretnym przejściu dla pieszych zostanie zapewniony przez sygnalizację świetlną i dźwiękową na przejście przez jezdnię. Komisje wskazały także na potrzebę ujednolicenia, jako obligatoryjnego, sposobu oznakowywania miejsc postojowych, rezerwowanych dla pojazdów osób niepełnosprawnych.

Minister Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej w piśmie z 25 września przedstawił odpowiedź na nasz dezyderat. Witamy pana ministra Zbigniewa Rynasiewicza. I jeżeli nie będzie sprzeciwu wobec propozycji porządku posiedzenia, uznam, że propozycja porządku została przyjęta. Nie słyszę uwag, uznaję, że porządek posiedzenia

został przyjęty. Proszę zatem pana ministra o przedstawienie istoty tej odpowiedzi, której pisemna wersja jest dostępna dla wszystkich zainteresowanych, a członkom Komisji została rozesłana. Panie ministrze, bardzo proszę.

Sekretarz stanu w Ministerstwie Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej Zbigniew Rynasiewicz:

Panie przewodniczący, szanowni posłowie, Komisja proponuje, aby organy zarządzające ruchem poprzez zawężenie parametrów dźwięku doprowadziły do ujednolicenia w całej Polsce rodzaju dźwięku oraz określenia zasad ustalania minimalnego czasu zapewniającego przejście pieszego przez jezdnię w zależności od sytuacji na drodze. Taka jest propozycja Komisji.

W odpowiedzi stwierdziliśmy, że obowiązujące przepisy określają wszystkie niezbędne parametry potrzebne do stosowania sygnalizacji akustycznej na skrzyżowaniu, a minimalny czas przejścia pieszego określa się z odpowiedniego wzoru zawartego w obecnych przepisach. Takie stanowisko resortu wynika z tego, że sterowanie ruchem na skrzyżowaniu we wszystkich aspektach podnoszonych przez Komisję wymaga elastycznego dostosowania programów sygnalizujących do zmieniających się parametrów ruchu i jest to kwestia indywidualna. Mamy różne sytuacje w różnych miejscach, na różnych skrzyżowaniach.

Druga kwestia dotyczy oznaczenia stanowisk postojowych przeznaczonych dla osób niepełnosprawnych. Wskazane w dezyderacie zastrzeżenia Komisji mogą wynikać z faktu niewłaściwego oznaczenia tych stanowisk. W wielu miastach Polski oznaczenia miejsc postojowych dla osób niepełnosprawnych ograniczają się tylko do znaku pionowego i w takich przypadkach sprawne zlokalizowanie takiego miejsca przez kierującego pojazdem może być utrudnione. Natomiast umieszczanie w organizacji ruchu znaków pionowych i poziomych w wystarczającym stopniu określa to stanowisko. Ponadto ze względu na technikę kierowania pojazdem nie można zgodzić się z argumentacją o poziomie koncentracji linii wzroku kierującego pojazdem na nawierzchni stanowiska postojowego. Takie jest stanowisko drogowców. Nie negujemy możliwości stosowania niebieskiego koloru, bo o tym też państwo mówiliście, bowiem obecny stan prawny nie określa koloru nawierzchni jako dodatkowego wyróżnienia nawierzchni przeznaczonej na stanowiska postojowe dla osób niepełnosprawnych. Jednak nie uważamy, że powinien być taki obowiązek, czyli taka decyzja powinna należeć do zarządcy.

Wprowadzenie do porządku prawnego zarówno pierwszego jak i drugiego postulatu Komisji stworzy ujednolicony system organizacji ruchu na obszarze całego kraju. Taka zmiana na pewno w jakiś sposób wpłynie na wzrost kosztów związanych przede wszystkim z wydatkami jednostek samorządu terytorialnego. I mając ten fakt na względzie stwierdziliśmy, że liczba stanowisk dla osób niepełnosprawnych powinna wynosić 4% ogólnej liczby stanowisk, zatem będą to określone koszty. Oczywiście nie są one tu najistotniejsze. Myślę, że generalnie ten problem w pewnej formie jest w naszym kraju rozwiązany. Niemniej, jesteśmy gotowi do bardziej szczegółowych rozmów ze względu na podnoszone przez Komisję wątpliwości, przy zrozumieniu ze strony Komisji skutków zobowiązań tych wszystkich, którzy będą później musieli te zmiany, które państwo wprowadzicie, regulować w życiu. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Sławomir Piechota (PO):

Dziękuję, panie ministrze. Otwieram dyskusję. Bardzo proszę, pani przewodnicząca Magdalena Kochan.

Poseł Magdalena Kochan (PO):

Bardzo dziękuję, panie przewodniczący. Muszę powiedzieć, że mam pewien kłopot, bo moja wielka sympatia do pana ministra Rynasiewicza staje w jawnym konflikcie z tym, co za chwilę powiem. Panie ministrze, to sytuacja, w której ja sama czuję się nie najlepiej, ale tu mi podpowiada pan przewodniczący Żmijan, żebym nie mówiła.

Nie. Powiem, panie ministrze. I powiem zaczynając od tego, że 4 lata temu rozpoczęliśmy pracę nad ustawą, która wydawała się czymś bardzo oczywistym. Dawała możliwość wchodzenia z psem przewodnikiem i z psem asystującym do wszystkich miejsc publicznych, do których osoba z niepełnosprawnością wzroku czy niepełnosprawnością ruchową

potrzebuje dotrzeć, a to zwierzę jest jej pomocnikiem lub przewodnikiem. Powoduje to, że taka osoba jest o wiele bardziej samodzielna. I pamiętam bardzo długie dyskusje podkomisji na przykład z przedstawicielem Sanepidu, który tłumaczył, że w żadnym razie pies nie może wejść do sklepu spożywczego, ponieważ tam bułki i pieczywo są na wysokości psiego nosa i w żadnym razie taka osoba z psem do sklepu wchodzić nie powinna. Pamiętam też bardzo upokarzające ankiety, które musieli wypełniać także nasi koledzy parlamentarzyści, którzy wsiadali do samolotu. Pamiętam ogromne kłopoty pana posła Marka Plury, który podróżując do Sejmu, do Warszawy, właściwie budził zgrozę i przerażenie wśród wszystkich, którzy dworzec katowicki obsługiwali. I zawsze wtedy mówiliśmy o czymś, co z jednej strony regulują przepisy i właściwie wydawałoby się, że regulują całkiem dobrze. A z drugiej strony słyszeliśmy opinie osób z niepełnosprawnością, pełnoprawnych obywateli naszego kraju, z jakimi trudnościami spotykają się w życiu codziennym. I okazało się, że mogliśmy uporządkować te wszystkie sprawy. Dzisiaj idiotycznych ankiet nikt nie wypełnia, do pociągu można wchodzić we właściwy sposób, pies przewodnik nie przeszkadza ani w szpitalu, ani w żadnym urzędzie od Sejmu przez sklep, restaurację i gdziekolwiek. Te wszystkie rzeczy ułatwiają, albo powiedziałabym, stanowią, że życie tych osób jest normalne.

I dzisiaj państwo odpowiadacie, że właściwie nie ma problemu, bo mamy przepisy, więc o co chodzi? 4% miejsc parkingowych ma być oznaczonych i tyle. Na dobrą sprawę starczy. Nie starczy. Ważne, żebyśmy unormowali to w przepisach nie mówiąc o tym, kto zarządza i jak zarządza, bo odgórne przepisy regulują te sprawy. I jeżeli zarządca oznacza na parkingu miejsce dla osoby z niepełnosprawnością jako miejsce dla niej przeznaczone, to zamiast używania białej farby użyje niebieskiej. I tyle. A wszyscy przyzwyczają się po pół roku, że niebieskie oznakowanie oznacza, że to miejsce jest przeznaczone wyłącznie dla osób, które mają kartę parkingową dla osób z niepełnosprawnością, niezależnie od tego, że tam stoi jakiś inny znak. To jest pół roku i kwestia narzuconej odgórnie konieczności zamiany farby białej na niebieską.

Jeśli mówimy o sygnalizacji świetlnej. Osoba z niepełnosprawnością musi usłyszeć i nie dziwić się, że w Poznaniu brzęczyk brzmi zupełnie inaczej niż w Warszawie czy w każdym innym miejscu w Polsce. Warto byłoby ujednolicić te dźwięki po to, żeby osobom z tą niepełnosprawnością było łatwiej w życiu.

I trzecia rzecz, naprawdę bardzo trudno jest osobie szybko chodzącej przejść podwójne skrzyżowanie na światłach w czasie, w którym w wielu miejscach Polski trzeba to skrzyżowanie czy przejście dla pieszych pokonywać, praktycznie rzecz biorąc, biegiem. Osoba z niepełnosprawnością ma dodatkowy kłopot, bo raz, że jeśli nie widzi, a tylko słyszy dźwięk, musi używać do tego laski, a dwa, jeśli się porusza z trudnością i na przykład o kulach, to nie przejdzie w nieprawdopodobnie szybkim tempie. Zresztą tu nie trzeba szukać osób z niepełnosprawnością, osoby starsze też mają z tym kłopot, bo nie poruszają się w takim tempie jak 20 czy 25 latek.

Mój problem polega na tym, że jeżeli państwo w odpowiedzi na dezyderat piszecie do nas, że „do tej pory Ministerstwo Budownictwa i Gospodarki Morskiej nie otrzymało sygnałów, które wskazywałyby potrzebę zmian w przepisach, niemniej jednak wskazana przez Komisję Infrastruktury oraz Komisję Polityki Społecznej i Rodziny potrzeba zmiany przepisów wymienionego wyżej rozporządzenia z dnia..., w zakresie sygnalizacji akustycznej – i teraz uwaga – może być uzasadniona”, to ja się czuję co najmniej dziwnie, panie ministrze. Do tej pory nie mieliście sygnałów. Przepraszam, nie chcę powiedzieć, byle kto, ale nie pierwsza z brzegu osoba tylko dwie komisje sejmowe zwracają państwu uwagę na ten problem, a wy mówicie, że może to nawet jest uzasadnione. Tak to brzmi. Przepraszam. I ostatnie zdanie, w którym odpowiadacie państwo, że obowiązujące prawo nie określa koloru nawierzchni drogi oraz parkingu. Uprzejmie nas informujecie, że decyzję o tym kolorze wyznacza organ właściwy dla zarządzania ruchem. To napiszmy temu organowi, że ma prawo, ale tylko na niebiesko.

W związku z powyższym z wielką przykrością składam ten wniosek, ponieważ jestem przekonana, że to jest kwestia tylko nieporozumienia i że w ministerstwie macie możliwość bardzo szybko poprawić tę sytuację, może nie z szacunku do posłów, choć także

bym sobie marzyła o takiej postawie urzędników ministerstwa, ale z szacunku i empatii dla osób, którym nowe prawo ma służyć w poprawie ich codzienności.

Dlatego składam wniosek, panie przewodniczący, jeszcze raz podkreślając, z przykrością, by uznać odpowiedź na ten dezyderat za odpowiedź niezadowalającą, zgodnie z art. 159 ust. 6 regulaminu Sejmu. Mam nadzieję, że to jest przypadek i że nam to się wszystko unormuje. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Sławomir Piechota (PO):

Jest z nami prezes Polskiego Związku Niewidomych, pani Anna Woźniak-Szymańska. Bardzo prosiłbym panią prezes o przedstawienie stanowiska pani i osób, które pani reprezentuje, bo właśnie z tego kręgu wielokrotnie docierały do nas sygnały i postulaty, aby podjąć działania normalizujące te kwestie właśnie w ruchu drogowym. Tym bardziej teraz, gdy Polska ratyfikowała konwencję o prawach osób niepełnosprawnych i w takich konkretnych rozwiązaniach przejawia się wdrażanie tej konwencji w życie. Bardzo proszę, pani prezes Woźniak-Szymańska.

Prezes Polskiego Związku Niewidomych Anna Woźniak-Szymańska:

Panie przewodniczący, szanowni posłowie, może zacznę od statystyk. Chciałabym uprzejmie poinformować państwa, że zgodnie z danymi Głównego Urzędu Statystycznego na koniec grudnia 2012 r. w Polsce mamy 1 mln 800 osób z orzeczoną niepełnosprawnością z tytułu dysfunkcji narządu wzroku. Jest to ogromna rzesza dzieci, młodzieży i osób dorosłych.

Nasze miasta są coraz bardziej ruchliwe. W naszych miastach jeździ coraz więcej aut, miasta są zatłoczone, gwarne, bardzo trudne do przemieszczania się dla osób z dysfunkcją narządu wzroku. Wielokrotnie Polski Związek Niewidomych, ale też inne organizacje, zwracały na to uwagę, że jest ogromna potrzeba ujednolicenia, po pierwsze, sygnału jako takiego na przejściach dla pieszych po to, aby był on dla wszystkich osób niewidomych i słabo widzących znany w całym kraju. Często jest bardzo trudno w gwarze ulicznym ten sygnał usłyszeć. Uważamy, że ujednolicenie tej sygnalizacji może tysiącom osób uratować życie lub zdrowie, gdyż wszyscy potem ponosimy ogromne koszty społeczne. W naszych argumentach też często pojawiały się wyjaśnienia, że prosimy to zrobić również na wniosek mieszkańców, ponieważ nie chcemy być uciążliwymi obywatelami tego kraju. Zdarzały się takie sytuacje, że na wniosek mieszkańców sygnalizacja była wyłączana, ponieważ rozwiązania w kraju są bardzo różne, często rzeczywiście bardzo uciążliwe. Jesteśmy za tym, żeby to ujednolicić, żeby przyzwyczaić do tych dźwięków wszystkich obywateli w kraju, aby tym, którzy nie radzą sobie z mobilnością i poruszaniem żyło się w naszym kraju bezpiecznie. Abyśmy też nie byli trudnymi współobywatelami dla pozostałych użytkowników jezdni. Żeby nam się wszystkim żyło lepiej.

Jeśli chodzi o dysfunkcję narządu ruchu i oznakowanie kolorem, myślę, że jesteśmy na takim etapie rozwoju społeczeństwa polskiego, że warto zmieniać to prawo, oczywiście na miarę naszych możliwości. Ale warto je zmieniać tak, aby te rozwiązania były standardem, żebyśmy wszyscy wiedzieli, czym jest dany symbol. To też ułatwi współżycie jednych i drugich.

Bardzo dziękuję obu komisjom, dziękuję obu szefom, dziękuję również bardzo pani poseł Kochan za ten merytoryczny głos i za empatię. Pani zawsze rozumie potrzeby osób, które mają kłopoty w codziennym funkcjonowaniu. A to nie są sytuacje od czasu do czasu, taki jest każdy dzień naszego życia, a takie przepisy mogą nam uratować życie lub zdrowie. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Sławomir Piechota (PO):

Dziękuję. Kto z państwa chciałby zabrać głos? Czy pan Krzysztof Pater, doradca Komisji? Bardzo proszę, pan Krzysztof Pater, który intensywnie uczestniczył w pracach.

Stały doradca Komisji Krzysztof Pater:

Dzień dobry państwu. Ten dezyderat Komisji był podsumowaniem dyskusji nad kwestią znaków i kart parkingowych dla osób niepełnosprawnych. Kwestia sygnalizacji akustycznej pojawiła się niejako przy okazji, i ona tak *de facto* w tej chwili stanowi problem.

Jest oczywiste, że ujednoliconą sygnalizację akustyczną może wprowadzić rozporządzenie ministra właściwego do spraw transportu. W związku z tym pojawia się tylko i wyłącznie pytanie o wolę, bo jeżeli jest wola, to oczywiste jest, że dalsze prace o charakterze technicznym, także w konsultacji z organizacjami zrzeszającymi osoby z dysfunkcją wzroku czy działającymi na rzecz tych osób, są wskazane. To wymaga czasu, być może roku, być może 2 lat, ale w tej fazie jest pytanie o wolę. Oczywiście, że to pociągnie za sobą koszty, natomiast kosztów nie pociągnie tylko sytuacja, w której te osoby będą zamknięte we własnych mieszkaniach lub co najwyżej będą przechodziły przez najbliższe skrzyżowanie, na którym już ten brzęczyk jest i jakoś tam dzwoni, i one się do niego przyzwyczaiły. Ewentualnie zawsze znajdzie się jakiś życzliwy obywatel, który pomoże przejść. Natomiast, jeżeli wchodzimy na jakiś inny poziom rozwoju cywilizacyjnego, to konieczne jest zunifikowanie tego dźwięku. W konsekwencji Polska może być przykładem dla innych krajów Europy i dążyć do tego, żeby pewna unifikacja została wprowadzona na poziomie europejskim w ramach stwarzania ludziom możliwości wędrowania po całej Europie.

I druga sprawa, związana ze znakowaniem miejsc parkingowych, która zjawiła się bezpośrednio w trakcie prac podkomisji. Ustawą o kartach parkingowych, o zmianie prawa ruchu drogowego, o nowych rozwiązaniach dotyczących kart parkingowych nie da się wprowadzić modelu, który będzie w 100% funkcjonalny, w którym nie będzie ludzi nieuczciwych. Ale psychologicznie, jeżeli człowiek posługujący się nie swoją kartą parkingową, bo z takimi przypadkami w mniejszej skali, ale będziemy mieli do czynienia, wjeżdża na miejsce oznakowane białą kopertą na jasnoniebieskim podkładzie, to zwiększa się krąg osób, które go widzą. On się czuje jak na patelni, bo wszyscy widzą, że tam wjeżdża, a więc działamy na sferę psychologiczną. Takie rozwiązania z niebieskim podkładem, na którym jest malowana koperta, funkcjonują dosyć powszechnie nie tylko w krajach europejskich. Widziałem takie miejsca w Meksyku. Na posiedzeniu podkomisji pokazywaliśmy zdjęcia z Zakopanego. Pod Wielką Krokwią są pięknie oznakowane miejsca dla osób niepełnosprawnych. Tylko chodzi o to, żeby to był standard. Być może za rok, za dwa, bo przecież wiadomo, że trzeba dopasować moment wprowadzenia tego przepisu, odpowiednie vacatio legis, wpisać się w odpowiednią porę roku. Wiadomo, że nikt zimą nie będzie malował. Ale będzie to kolejny krok naprzód w tym rozwoju i stwarzaniu osobom z niepełno sprawnościami normalnych warunków funkcjonowania.

Przewodniczący poseł Sławomir Piechota (PO):

Dziękuję. Minister Rynasiewicz, bardzo proszę, panie ministrze.

Sekretarz stanu w MTBiGM Zbigniew Rynasiewicz:

Dziękuję bardzo. Panie przewodniczący, Wysokie Komisje, bardzo się cieszę z tej ostatniej wypowiedzi, ponieważ tu wyraźnie padło, że te postulaty są owocem dyskusji państwa, szczególnie na posiedzeniu Komisji Polityki Społecznej. Na tym etapie dyskusji dołączyła się Komisja Infrastruktury i powstał ten dezyderat. W odpowiedzi napisaliśmy prawdę, ponieważ jako resort dotychczas nie otrzymywaliśmy informacji, że są pewne uwagi do sygnalizacji dźwiękowej i oznakowań parkingowych. Może dobrze byłoby, i tutaj mam prośbę, szczególnie do pana przewodniczącego Komisji Polityki Społecznej i Rodziny, aby całość dyskusji nam przekazać. Bardzo chętnie się z treścią tej dyskusji zapoznamy. Mam również prośbę, aby wszystkie organizacje, które państwo wskażecie, przedstawiły nam swoje opinie.

W drugiej części odpowiedzi wskazaliśmy, że jesteśmy otwarci na to, aby w tworzonych dokumentach dotyczących kwestii związanych z ustalaniem nowych zasad uwzględnić państwa uwagi. To, że napisaliśmy, iż nie mieliśmy takich sygnałów i w tej chwili wskazana przez Komisję Infrastruktury oraz Polityki Społecznej i Rodziny potrzeba zmian może być uzasadniona, uważam za całkiem logiczne stwierdzenie, bo oczywiste, że wniosek ten może być uzasadniony. Jeżeli państwo nam dostarczycie argumentów, to weźmiemy je pod uwagę i stosowne zmiany w rozporządzeniu zostaną wprowadzone. Jesteśmy otwarci na te propozycje, w pełni rozumiemy też sytuację, o której tu państwo mówicie. Możecie państwo mieć stosunek do odpowiedzi na dezyderat albo pozytywny, albo negatywny, to zdecydujecie w głosowaniu. Natomiast jesteśmy otwarci na to,

żeby poprzez argumenty, które nam dostarczycie, stworzyć stosowne zapisy. Oczywiście będzie tu aspekt finansowy, o którym mówiłem wcześniej podobnie jak mój poprzednik, ale z punktu widzenia bezpieczeństwa wtórny, bo przede wszystkim najdroższe jest życie ludzkie. Dlatego też stosowny akt możemy przygotować. Trzeba to będzie oczywiście uzgodnić z tymi, którzy poniosą te koszty, czyli ze stroną samorządową w pierwszej kolejności. Trzeba się spodziewać jakiejś reakcji z ich strony, ale jak powiedziałem, to jest temat wtórny.

Odnosząc się do wypowiedzi pani poseł Kochan, nie mieliśmy takich informacji i dlatego tak odpowiedzieliśmy. Powiedzieliśmy też, że jeżeli są sensowne argumenty, weźmiemy je pod uwagę, bo proces przygotowania stosownych zmian rozpoczyna się w momencie, w którym takie sygnały do nas docierają, a takich sygnałów do resortu nie było. Sprawdziłem to, faktycznie do tej pory żadna organizacja nie zwracała się akurat do naszego resortu, że istnieje konieczność ujednolicenia przepisów, ujednolicenia tych zasad, o których państwo mówicie. Prawdą jest to, że duże ośrodki miejskie przyjmują różne regulacje i to powoduje później taką sytuację, o której państwo też powiedzieliście.

Z naszej strony jest pełna otwartość do pracy, co też w odpowiedzi na ten dezyderat, według mnie, jest zawarte. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Sławomir Piechota (PO):

Dziękuję, panie ministrze, mamy przekonanie, że to jest pewien proces i że oczywiście wymaga on konsekwentnej kontynuacji. Te problemy były wielokrotnie w różnych gremiach podnoszone, ale być może dopiero podczas posiedzeń podkomisji zostały tak jasno sprecyzowane, wyartykułowane.

Mamy przekonanie, jeśli idzie o sygnalizację dźwiękową, że jesteśmy trochę w podobnej sytuacji, która kiedyś wyzwoliła działania w warszawskim metrze. Do dziś są one pewnym wzorem, który można wykorzystać na wszystkich stacjach kolejowych. Po tamtym wypadku prezes warszawskiego metra podjął bardzo intensywne działania, żeby przeanalizować sposób wprowadzenia oznaczeń, które są czytelne dla osób niedowidzących i niewidomych. I takie rozwiązania po testach, po różnego rodzaju analizach zostały wprowadzone. Wiemy, że był opór, żeby wprowadzić to jako standard obowiązujący na wszystkich dworcach, ze względu na różny stan tych dworców, zaawansowanie prac i oczywiście też związane z tym koszty. Ale można powiedzieć, że wprowadzono rozwiązanie, z którego dziś mogą wszyscy inni korzystać i pewnie trzeba to rozwiązanie upowszechniać. Natomiast sygnalizacja dźwiękowa jest na etapie bardzo wstępnym. Istnieje w tym zakresie ogromny chaos i trzeba to sobie tu wyraźnie powiedzieć. Jak mówiła pani prezes Woźniak-Szymańska, nie tylko w różnych miastach jest różna sygnalizacja, ale w jednym mieście na różnych skrzyżowaniach mamy do czynienia z różną sygnalizacją dźwiękową, co wprowadza różnego rodzaju wątpliwości czy błędy ludzi, którzy potrzebują tej sygnalizacji. Również, jak mówiła pani Woźniak-Szymańska, niekiedy denerwuje ona ludzi mieszkających w pobliżu, bo jeżeli ta sygnalizacja nie jest jakoś normowana odpowiednio do pory doby, a w nocy bardzo hałasuje, to ludzie się rzeczywiście złoszczą, bo im to bardzo dokucza. I tu wydaje się, że tylko resort, tylko ministerstwo może podjąć takie prace, żeby ocenić, jakie są stosowane dziś rozwiązania, które z tych rozwiązań jest najbliższe oczekiwaniom i potrzebom, potem wprowadzić je jako pewien standard poprzez rekomendację czy wręcz obligatoryjnie. Wydaje mi się, że trzeba podjąć prace nad tym rozwiązaniem. Tu nikt z zewnątrz nic więcej nie doradzi. Są odpowiednie instytuty. W Gdańsku, na Politechnice, chyba właśnie w Instytucie Drogownictwa, ale też na wydziale architektury są prowadzone bardzo zaawansowane badania nad oznakowaniem pod kątem osób niewidomych. Z tych prac można pewnie skorzystać.

Druga kwestia, oznakowywanie miejsc na niebiesko jest kolejnym krokiem upowszechniania świadomości. Wiemy, że regulacje prawne same z siebie nie przynoszą natychmiastowego efektu, dopiero trzeba pewnej kultury, pewnego podwyższonego poziomu świadomości społecznej. I widzimy, że takie rozwiązania stosuje się w wielu krajach, również europejskich czy przede wszystkim europejskich. We Francji jest to powszechne oznakowanie, stąd m.in. francuskie sieci sklepów działające w Polsce też stosują takie rozwiązanie. I oczywiście, tak jak stwierdza pan w odpowiedzi na dezyde-

rat, można to wprowadzać, ale chcielibyśmy, żeby to był obowiązek. Żeby to nie zależało znowu od widzimisię, tak jak z sygnalizacją dźwiękową, tylko jeżeli uważamy, że to jest właściwe rozwiązanie, to niech ono będzie obowiązujące. I tak jak tu przedmówcy podkreślali, nie zrobi się tego w ciągu miesiąca czy dwóch. Ale nie wiem, może za rok wszystkie takie miejsca powinny mieć takie oznakowanie, co i tak zwyczajnie, w trakcie odnawiania tych miejsc, powinno być wykonane. Wydaje nam się, że to będzie taki krok niewymagający przesadnie wielkiego wysiłku, ale dający odczuwalną poprawę funkcjonowania osób niepełnosprawnych.

I tak też rozumiem wniosek pani przewodniczącej Kochan, żebyśmy uznali, że prace nad tym należy kontynuować. I nasz postulat jest taki, by, po pierwsze, ujednolicić sygnalizację dźwiękową, wprowadzić powszechny standard w Polsce, pewnie też uwzględniając doświadczenia innych krajów, żeby dla osoby przyjeżdżającej zza granicy było to w Polsce jednoznaczne. A też, żeby nasi mieszkańcy, obywatele podróżujący za granicę wiedzieli, że te sygnalizacje są jednakowe. I żeby upowszechnić wzór oznakowania na niebiesko miejsc parkingowych. Takie są nasze postulaty.

Szanowni państwo, pani poseł Kochan zaproponowała, byśmy zwrócili odpowiedź jako niezadowalającą w tym znaczeniu, jaki tu został przedstawiony w dyskusji. Czy wobec takiej propozycji są jakieś uwagi? Czy jest sprzeciw? Nie słyszę. Proszę, żeby komisje upoważniły przewodniczących komisji do sformułowania precyzyjnego uzasadnienia tego wniosku, zgodnie z dyskusją, jaka się tu odbyła.

Dziękuję państwu. Zamykam posiedzenie Komisji.